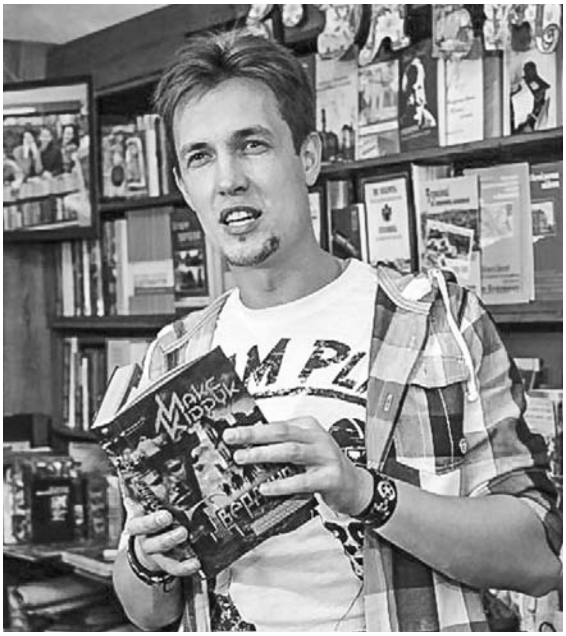
МАКС КІДРУК: «БО АВІЯЦЫЯ — ДАЛЁКА НЕ САМАЯ ЦІКАВАЯ РЭЧ У СУСВЕЦЕ»



Наш госць Макс Кідрук — украінскі пісьменнік, вандроўнік, па адукацыі — інжынер-энергетык. Вучыўся ў Швецыі. Напісаў 12 кніг: 8 мастацкіх і 4 — на тэхнічную тэматыку. Аўтар першага ўкраінскага тэхнатрылера «Бот» і рубрыкі ў часопісе «XXL». Пабываў больш чым у трох дзясятках краін, сярод якіх Мексіка, Эквадор, Перу, Кітай, Чылі, Бразілія, Ангола, Намібія, Новая Зеландыя.

— Тэхнічная адукацыя для пісьменніка: гэта добра ці кепска?

— Я лічу, што для любога пісьменніка тэхнічная адукацыя — гэта велізарны плюс. Таму што арфаграфіі і пунктуацыі можна навучыцца, ды і рэдактар на тое існуе. А вось вывучаць асновы канструявання дэталяў машын у 30 гадоў — гэта ўжо іншае: я сумняюся, што такое можна засвоіць без спецыяльнага курса і без людзей, якія цябе вучаць.

Мяне тэхнічная адукацыя прывучыла шукаць інфармацыю і самастойна разбірацца ў складаных рэчах. Цяпер гэта нейкі наркотык. Я з абсалютнай упэўненасцю магу сказаць, што на дадзены момант чытаю навукова-папулярных кніг не менш, чым мастацкіх. І вось тая база тэхнічных ведаў, якую я атрымаў падчас навучання на інжынера ва Украіне і Швецыі, дазваляе мне разумець шмат сумежных галін. Напрыклад, авіяцыя. Я пішу калонку ў «XXL» на гэтую тэматыку, рубрыка завецца «Аэра». І напісаў раман пра авіяцыю. То бок, асабіста для мяне тэхнічная адукацыя — гэта той падмурак, дзякуючы якому я магу пісаць пра значна большую колькасць рэчаў.

— Ты ўжо адыходзіш ад вобраза пісьменніка-вандроўніка. Гэта спланавана ці выпадкова?

— Ну, скажам, я рады, што так адбываецца. Гэта не значыць, што я перахацеў падарожнічаць, але нарэшце мне перасталі тэлефанаваць як пісьменніку-вандроўніку і прасіць парад, напрыклад, для турыстычных часопісаў.

Я ўвайшоў у сучасную ўкраінскую літаратуру дзякуючы трэвелогам. Але гэта была магчымасць хутка зайсці, паказаць сябе, замацавацца на плацдарме. А далей ужо будаваць тое, што я сапраўды хацеў будаваць. Я буду і далей падарожнічаць, калі закрыю два свае вялікія сёлетнія праекты. Калі тур пройдзе паспяхова, то я паеду ўзімку ў якія-небудзь цёплыя мясціны. Але гэта будзе хутчэй нейкая змена *writing-house* — я буду пісаць не тут, у Роўне ці ў Кіеве, а ў якой-небудзь хатачцы на беразе мора ў Камбоджы. Буду там штосьці арэндаваць, цалкам адарваны ад свету. І — там няма сеціва. Таму падарожжы будуць і надалей важнымі ў маім жыцці.

— Раскажы фабулу свайго будучага рамана «Жорсткае неба». Гэта проста трылер?

— Нядрэнна сфармулявалі яго жанр у выдавецтве: сумесь тэхнатрылера і дэтэктыўнай гісторыі. Так яно, у прынцыпе, і ёсць.

«Жорсткае неба» — гэта першы ўкраінскі раман пра ўкраінскую авіяцыю. Гісторыя пачынаецца з таго, што вялікі ўкраінскі авіябудаўнічы канцэрн «Аронаў» упершыню ў гісторыі прадаў выробленыя ім самалёты ў еўрапейскую краіну, а менавіта ў Францыю. Самалёты добрыя, усё нармальна. Але вось падчас другога вылету адзін з гэтых самалётаў разбіваецца ў аэрапорце «Парыж-Поўнач». На першы погляд, віна за авіякатастрофу ляжыць цалкам і поўнасцю на авіядыспетчарах, бо падчас пасадкі самалёт уляцеў у снегаачышчальнік, які выпадкова апынуўся не на той паласе. Так, вядома, людзі загінулі, гэта трагедыя. Але з пункта гледжання камерцыйнага складніка ўсё ў парадку — віны на вытворцах няма. Нягледзячы на гэта павінна быць праведзена расследаванне. І ствараецца міжнародная следчая група, у якую ўваходзяць французскі бок і прадстаўнікі вытворцы. У Францыю адпраўляюць маладую жанчыну — Дыяну Столяр. Яе бацька кіраваў распрацоўкай гэтага самалёта, але памёр год таму. І Дыяна, маючы мноства сваіх праблем, двух малалетніх дзяцей, канфлікты з мужам, пісьменнікам-недарэкам, мусіць ляцець у Францыю. Там ёй даручана правесці расследаванне, а дакладней — імітацыю расследавання, таму што яна павінна абараняць самалёт. У нейкі момант жанчына высвятляе, што на самой справе там не ўсё так проста. Так, віна за катастрофу ляжыць на аэрапортных службах. Але яе можна было пазбегнуць, калі б адсутнічалі пэўныя нюансы з самалётам. І тут яна аказваецца перад вялікім выбарам — або падставіць памяць свайго бацькі, свой канцэрн, у рэшце рэшт, сваю краіну, або схаваць тое, што яна знайшла, і такім чынам выпусціць на рынак патэнцыйна небяспечны самалёт.

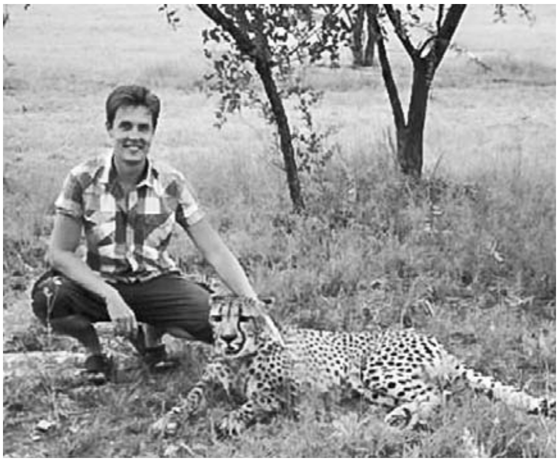


— У тваіх кнігах шмат навуковых момантаў. Гэтым ты хочаш паказаць, што тэхніка і законы фізікі — гэта цікава?

— Так, абсалютна правільна. Банальны прыклад: я столькі разоў ставіў пытанне перад аўдыторыяй — «Хто з вас ведае, чаму самалёт лётае?». Гэта не значыць, што людзі дурныя. Хтосьці там скажа, што «дзве турбіны яго штурхаюць і г.д.». А нармальна мала хто можа адказаць.

Вельмі шмат падобных прыкладаў ёсць у рэальным жыцці, і яны простыя. Людзі гэтага не ведаюць. Мне здаецца, што гэта цікава. Ну калі каму не цікава, то, магчыма, яму раман не спадабаецца. Але гэта вельмі цікавыя рэчы.

І яшчэ ўвосень стартуе ўнікальны праект з маім удзелам, бо авіяцыя — далёка не самая цікавая рэч у Сусвеце. Яна, вядома, захапляе, але калі ты пачынаеш капаць углыб... Там мініяцюарызацыя матэрыі атамаў, электронаў, часціц... Або глядзіш уверх да касмічных маштабаў — там ёсць вельмі шмат цікавых рэчаў, якіх людзі не тое што не разумеюць, яны нават не ведаюць, што такое ёсць. У кнігах і ў гэтым праекце, які будзе праходзіць у фармаце лекцый, я хачу





падзяліцца такімі ведамі, таму што гэта прышпільна і пазнавальна.

— Наколькі табе важны кантакт з чытачамі пасля прэзентацый?

— Надзвычай важны. Мне сёння прыйшло тры паведамленні «Вконтакте». Проста, не ставяць пытанняў, не даймаюць, а пішуць і дзякуюць, хто за «Бот», хто за «Цвярдыню», хтосьці кажа, што чакае «Жорсткае неба». І адно паведамленне ў Facebook. Гэта вельмі важна. Асабліва гэта важна ў такія вось моманты, калі ты трохі буксуеш у працы над тэкстам. Ці, магчыма, ёсць праблемы ў асабістым жыцці. Ты павінен быць крышталёва спакойным, каб пісаць. Калі цябе штосьці грызе — ты не зможаш пісаць. Таму вось гэтыя рэчы даюць разуменне: ты нешта робіш, для нечага ты гэта робіш. І такія паведамленні, бясспрэчна, уздымаюць настрой, я гэтага не хаваю.

Я ўвайшоў у сучасную ўкраінскую літаратуру дзякуючы трэвелогам. Але гэта была магчымасць хутка зайсці, паказаць сябе, замацавацца на плацдарме. А далей ужо будаваць тое, што я сапраўды хацеў будаваць

— Ну і апошняе. Што ты адчуваў, калі дапісаў «Жорсткае неба»?

— Калі шчыра, у гэты раз я адчуў, што, на жаль, у мяне не будзе нават тыднёвага перапынку. Калі я дапісаў свой папярэдні трылер «Цвярдыня», адчуў велізарнае знясіленне. Я пісаў яго ў шалёным тэмпе. А вось працэс працы над «Жорсткім небам» прайшоў значна гладзей — спатрэбіўся папярэдні досвед.

Я адчуваў задавальненне, разумеючы, што «Жорсткае неба» выйшла лепшым за «Бот» і за «Цвярдыню». І нейкую такую ўпэўненасць, што ў мяне атрымаецца, таму што «Жорсткае неба» адкрывае тройку маіх бранябойных раманаў. То бок, у мяне ёсць ідэі, якія я лічу вельмі-вельмі добрымі. «Жорсткае неба» было толькі першай з іх і не наймацнейшай. Другія дзве пойдуць па нарастаючай. Напісаўшы гэты трылер, я зразумеў, што паспяваю, што змагу напісаць усе астатнія.

Размаўлялі
Марк ОПЛАЧКА і Ганна НЯВЕРКАВЕЦ

Пераклад з украінскай Рамана ЛАТУШКІ

Зместам украінскай часткі нумара «Маладосць» абавязана намесніку дырэктара Ровенскай абласной універсальнай навуковай бібліятэкі Аляксандры Промскай. Выказваем ёй шчырую падзяку.